

Güterbahnsektor legt Projektliste für Kapazitätsverdoppelung vor

NEE/VPI Der Schienengüterverkehr könnte bis 2035 Transportleistung, Trassenkilometer und den Modal-Split-Anteil verdoppeln. Voraussetzung dafür sei, dass der Bund bis dahin 4,2 Mrd. EUR mehr in die Schienenwege investiert als im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgesehen – 280 Mio. EUR pro Jahr. Zu diesem Ergebnis kommt das Beratungsunternehmen KCW in der Studie „Klima-Plus-Programm“ im Auftrag des Güterbahnverbandes NEE und des Wagenhalterverbandes VPI. Weitere, für die Güterbahnen wichtige Projekte im Umfang von rund 3,1 Mrd. EUR stünden zwar schon im Bundesverkehrswegeplan, müssten aber so beschleunigt und finanziert werden, dass sie tatsächlich bis 2035 in Betrieb seien. Kernidee ist es vor allem, die Durchlässigkeit von Knoten zu erhöhen und neue Umleitungsstrecken abseits der heutigen Gütermagistralen zu schaffen. Daneben sollen aber auch die Grenzübergänge ausgebaut werden.

Ausgeklammert wurden BVWP-Projekte, die bei realistischer Betrachtung bis 2035 nicht in Betrieb sein werden – zum Beispiel die Neubaustrecke Hannover–Minden–Löhne oder der Korridor Rhein/Main–Mannheim. „Unser Ansatzpunkt ist: Wie können wir sicher die Mengen 2035 abfahren, ohne uns in die Tasche zu lügen“, sagte NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger.

Fünf Investitionspakete

Der Löwenanteil der von KCW aufgelisteten 90 Projekte entfällt auf den Bau

zweiter und dritter Gleise (445 km) für allein 3,5 Mrd. EUR. Weitere 2,2 Mrd. EUR entfallen auf Elektrifizierungen (1141 km). Als Beispiele nannte Westenberger die großräumige Südumfahrung Hannovers über Elze–Hameln–Altenbeken oder die Elektrifizierung zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall. Damit würde eine zweite Strecke zwischen dem Rhein-Neckar-Raum und Nürnberg für den Güterverkehr nutzbar gemacht.

Mit großem Abstand – jedenfalls unter finanziellen Gesichtspunkten – folgen Blockverdichtungen (400 Mio. EUR) sowie Überwerfungsbauwerke, Überholgleise und Verbindungskurven. Das Ziel ist es, dass sich Züge nicht mehr gegenseitig ins Gehege kommen. Für dieses Paket veranschlagt KCW knapp 900 Mio. EUR.

Das letzte Paket umfasst Tunnelaufweitungen für rund 140 Mio. EUR. Sie sollen vor allem in die Sieg- und die Ruhr-Sieg-Strecke fließen, um das P400-Profil für den Kombinierten Verkehr zu erhalten.

Keine Antwort konnte KCW-Mitautor Felix Berschin auf die Frage von *Rail Business* geben, wie den EVU im heutigen Trassenpreis-Regulierungsregime Anreize geboten werden können, die Umroutungen über längere Strecken tatsächlich zu nutzen. Er erinnerte aber daran, dass das erste Trassenpreissystem von DB Netz relations- statt entfernungsabhängige Entgelte vorgesehen habe. Das sei dann allerdings von der Regulierung wegen des Diskriminierungspotenzials verworfen worden. **RB** 13.5.19 (tr/cm)